

motorlife

www.auto10.com

digital e interactiva del motor



Larga Vida a SEAT

Nuevos SEAT Ibiza y Arona
Planes futuros con etiqueta ECO

Pruebas



Nissan Leaf · Honda Civic · Leapmotor B10 · VW Golf PHEV

Nuevo INSTER.

Ganador del Coche Eléctrico Mundial.



El nuevo Hyundai INSTER 100% eléctrico combina la esencia coreana con la flexibilidad que necesitas en tu día a día. Experimenta la versatilidad de su tamaño ajustando los asientos traseros y aumenta todo el espacio extra que necesites. Con una autonomía líder en su segmento de 518km en ciudad*, también podrás alargar tu viaje, sea cual sea tu próximo destino gracias a su carga rápida de 100 kilómetros en 12 minutos. Empieza ya a vivir increíbles experiencias y descubre más en Hyundai.es ¿Y tú? Are you in?

Descubre más en www.hyundai.es



Gama INSTER: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico combinado (Wh/km): 143 (batería 42 kWh) – 151 (batería 49 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 327 (batería 42 kWh) – 370 (batería 49kWh 15"). Autonomía en uso ciudad (km): 473 (batería 42 kWh) – 518 (batería 49kWh 15")- Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

(*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelo visualizado: Nuevo Hyundai INSTER. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en hyundai.es



Arancha Pato Elgoibar
Directora



aranchapato



Arancha Pato



Una publicación de
Motorlife Comunicación S.L.
Suscríbete gratis en
www.motorlife.es

Editorial

Callando bocas

Hay un refrán que siempre me ha parecido certero: “en boca cerrada no entran moscas”. Lo recuerdo cada vez que pienso en aquella oleada de titulares que aseguraban, con dramatismo, que “SEAT desaparece”. Todo a raíz de unas declaraciones malinterpretadas del CEO de Volkswagen que desataron la alarma sobre “el fin de SEAT”.

Las redes sociales se llenaron entonces de supuestos expertos que, con prisas por conseguir clics y visualizaciones, amplificaron el rumor. Hoy, cuando el tiempo ha puesto cada cosa en su lugar, cabe preguntarse: ¿dónde están ahora esos agoreros? ¿Quiénes hablan del futuro de SEAT? La respuesta es simple: los que realmente saben. Porque no solo la marca no ha desaparecido, sino que se ha consolidado como la hormiga del grupo Volkswagen: constante, trabajadora y segura en su avance.

La realidad de SEAT dista mucho de aquella imagen catastrofista. Sus ventas se mantienen en niveles sólidos y en **MOTORLIFE hemos podido confirmar sus planes a corto y medio plazo.**

El protagonista de nuestra portada representa uno de los pilares de la marca, junto al Arona. Aunque aún no contarán con la esperada etiqueta ECO hasta 2027, ambos modelos incorporan ligeros cambios de diseño que les permitirán seguir entre los diez coches más vendidos del mercado. Una estrategia inteligente que mantiene el atractivo de la firma entre el público.

Mientras CUPRA consolida su papel como la división más aspiracional del grupo, SEAT se mantiene fiel a su esencia original. Porque, ¿quién no ha conducido un SEAT en el núcleo familiar?

SUMARIO 156

Guía de compra: DS N°4	8
Prueba: SEAT Ibiza	20
Prueba: SEAT Arona	28
Prueba: Honda Civic e:HEV	36
Prueba: Jaecoo 5	50
Seguridad vial: Conducir por la noche	60
De viaje: Tesla Model Y	66
Prueba: Nuevo Nissan Leaf	74
Reportaje: Comprar coche de segunda mano	82
Novedad: Volkswagen T-Roc	92
Prueba: Volkswagen Golf eHybrid	96
Historia: Ford Transit 60 aniversario	106
Prueba: Leapmotor B10	112
Informe: Cómo llevar la bici en el coche	120
Reportaje: Historia del diseño de Peugeot	126
Reportaje: Neumáticos	130

coches nuevos
actualidad
segunda mano
precios
reportajes
pruebas coches
foro consultas

auto10.com

asesorías
conducción
ecológicos
equipamientos
seguridad vial
deporte
coches clásicos

Nuevo Kia Sportage.

Ven a conocerlo a tu Concesionario Oficial Kia.



Movement that inspires

Vivir en movimiento es elegir siempre nuevas formas de avanzar. El nuevo Kia Sportage te ofrece la meta. Tu camino no tiene límites. Tu modo sport, tu Sportage.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 126-146. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,6-7,4.



libertad de ir más allá, con más posibilidades, más energía y toda la confianza para superar cualquier





DS N°4

GUÍA DE

DE ÉLITE



El DS N°4 confirma la apuesta de la marca por acabados distinguidos y una gama de mo

Texto: Che

COMPRA

DS



or la excelencia con un diseño vanguardista,
tores electrificada única en su segmento.

ma Bonilla



La gama de colores consta de cinco tonalidades, entre ellas, el Azul Cashmere, exclusivo del N°4.

La gama DS Automobiles despliega un carácter distintivo en cada modelo y DS N°4 no es la excepción. Se trata de un compacto premium capaz de responder tanto a la rutina diaria como a los viajes de largo recorrido. Su interior es espacioso y el maletero, uno de los más amplios de la categoría. DS N°4 se convierte en un aliado versátil, capaz de conjugar elegancia y funcionalidad sin renunciar al refinamiento propio de la firma francesa.

Estilo y presencia

DS N°4 **adopta la nueva imagen de la marca**. Caracterizado por una parrilla negra más horizontal y realzado por una nueva firma luminosa inspirada en el prototipo DS E-Tense Performance, el compacto de 4,4 metros de largo luce una presencia única. La iluminación LED en forma de “V” conecta los faros con el emblema iluminado de DS, de serie en todas las versiones.

La zaga se resuelve con una inclinada caída de techo deportiva, acompañada de un alerón superior que acentúa su silueta. Los pilotos traseros de LED presentan un patrón diamantado, mientras la moldura cromada que los unía en su predecesor deja paso a una nueva de color negro brillo. Cada línea transmite esa mezcla de elegancia francesa y vanguardia tecnológica que constituye el sello DS.

Artesanía digital

DS N°4 convierte la artesanía en un bastión de identidad: ergonomía y elegancia se fusionan en su habitáculo, con **materiales de primera calidad y un equipamiento tecnológico de última generación**. El puesto de conducción incorpora de serie una instrumentación digital de 10,25 pulgadas en alta definición, con gráficos inspirados en los de N°8. A ello se suma una segunda pantalla táctil de 10 pulgadas, que muestra el menú de climatización, la multimedia o la navegación, entre otros.



Los asientos combinan materiales nobles con las funciones de masaje, ventilación y calefacción, de serie u opcionales según acabado.

La tecnología marca el rumbo en el DS N°4, que en su acabado superior ÉTOILE a través del **Pack TECH PLUS** reúne una cámara de aparcamiento de 360°, el sistema DS DRIVE ASSIST 2.0 con control de crucero adaptativo Stop&Go y cambios de carril semiautomáticos, la atención monitorizada del conductor y la alarma.

DS IRIS SYSTEM es un ecosistema digital pensado con la sencillez de un smartphone y enriquecido con inteligencia artificial. DS fue pionera en 2024 incluyendo ChatGPT de serie en toda su gama. Hoy basta con pronunciar "OK IRIS" para que el sistema despierte mediante el reconocimiento de voz. Desde ese momento, **la inteligencia artificial de ChatGPT actúa como un auténtico copiloto**, capaz de mantener una conversación fluida y natural durante el viaje. Próximamente se incorporará el acceso a las últimas noticias mediante DS Iris System.

Lujo sensorial

Los materiales interiores elevan aún más la experiencia: tapicerías en tela y vinilo de alta calidad en el acabado PALLAS, o en tela Alcantara® de alta densidad y cuero Nappa en el acabado superior ÉTOILE, este último realizado por inserciones de madera de fresno marrón y relieves color platino "Clous de Paris". Las superficies del habitáculo están rematadas con acabados refinados que transmiten una sensación de máximo confort.

Entre los caprichos tecnológicos de DS N°4 sobresalen la iluminación ambiental personalizable, el portón del maletero de apertura eléctrica y el sistema de sonido de alta definición HiFi FOCAL Electra con 14 altavoces y 690W de potencia, que incluye los cristales laterales laminados acústicos y sobretintados, provocando un efecto envolvente único y filtrando el ruido exterior.

Los asientos delanteros son otro de esos detalles que marcan la diferencia: en las versiones más altas **son eléctricos y suman calefacción, ventilación e incluso masaje de manera opcional o de serie, según acabado**. Su espuma de alta densidad logra el equilibrio entre firmeza y suavidad, envolviendo al ocupante en una sensación de confort que transforma cada trayecto en una experiencia.



DS N°4

GUÍA DE

LIBERTAD



Cualquier versión de DS N°4 puede circular
con un consumo contenido y un sutil

COMPRA

DS

TOTAL



lar incluso por zonas de bajas emisiones,
el equilibrio entre confort y agilidad.



La versión híbrida enchufable homologa un consumo de combustible de 1,6 L cada 100 km, en ciclo combinado WLTP.

Amplio equipamiento

La gama de DS N°4 queda estructurada en dos niveles de personalización: PALLAS, de acceso a gama y ÉTOILE, más equipado y con tapicería a elegir entre Alcantara® o Cuero Nappa. Ambos conforman el corazón de la oferta, con packs y opciones diseñados para satisfacer incluso a los clientes más exigentes.

Completan la propuesta las ediciones especiales, entre ellas la exclusiva Jules Verne, distinguida por detalles únicos: salpicadero en color Perla con motivo de brújula grabado a láser, tapicería de Alcantara® en Azul Eterno, insignias específicas y la firma del célebre escritor decorando diferentes elementos del interior y el exterior de DS N°4.

Motores

La electrificación es la columna vertebral de la gama DS N°4, que se ofrece con tres alternativas, todas ellas asociadas a cambio automático de serie:

- **Hybrid 145 CV (etiqueta ECO)**: combina un motor de gasolina con un sistema eléctrico integrado en la transmisión automática. Así reduce los consumos y circula hasta un 50% del tiempo en ciudad en modo eléctrico. Desde 38.600 euros PVP.
- **Plug-in Hybrid 225 CV (etiqueta Cero)**: la opción más potente de la gama, con hasta **81 km de autonomía eléctrica**, lo que supone un aumento del 30% con respecto a la generación anterior. Parte de 45.400 euros PVP.
- **E-TENSE**: versión 100% eléctrica sobre la que profundizamos en el siguiente apartado.

La oferta se completa con servicios exclusivos como DS Serenity, una completa **cobertura de garantía de 8 años o 160.000 km** acompañada del préstamo de un vehículo de cortesía DS, la asistencia 24/7 y la asistencia premium específica para vehículos eléctricos.



El DS N°4 E-Tense cuenta con servicios conectados incluidos por un mínimo de tres años.

DS N°4 E-TENSE

La **variante E-TENSE** traslada a DS N°4 toda la experiencia de la firma DS en electrificación. El compacto premium conserva el refinamiento francés y lo combina con un sistema de propulsión 100% eléctrico, distinguido con la etiqueta Cero de la DGT.

Su batería de 58,3 kWh permite homologar **hasta 450 km de autonomía en ciclo WLTP**, cifra que puede aumentar en recorridos urbanos gracias a la gestión inteligente del sistema. El motor desarrolla 213 CV y 343 Nm de potencia y asegura una respuesta inmediata: acelera de 0 a 100 km/h en 7,1 segundos con el silencio característico de la conducción eléctrica.

En cuanto a practicidad, el DS N°4 mantiene una de las mejores cotas de su segmento. El maletero ofrece 390 litros de capacidad en esta versión eléctrica, apenas 30 litros menos que el modelo Hybrid, conservando así su versatilidad para el uso diario o viajes largos.

Carga rápida e inteligente

La carga tampoco supone un problema. De serie, el modelo incorpora un cable de carga que admite hasta 11 kW conectado a una toma de corriente alterna. Además, permite la carga rápida de hasta 120 kW de potencia en corriente continua. Con ella, **pasa del 20 al 80% en unos 30 minutos**, o recupera 100 km de autonomía en apenas 11 minutos.

La frenada regenerativa contribuye a optimizar la autonomía recuperando energía en cada deceleración. Su intensidad puede regularse desde las levas del volante en tres niveles de retención, (baja, moderada y alta) adaptándose a las preferencias del conductor. Además, es posible planificar una ruta o gestionar el preacondicionamiento de la batería gracias al Pack CONNECT PLUS y alimentar dispositivos externos mediante la función V2L. El precio parte de **45.400 euros** PVP, igualando al de la variante híbrida enchufable.



VALOR 9

El coche más vendido de la marca española recibe una importante actualización con la que aspira a seguir siendo uno de los más populares en el mercado.

Texto: Chema Bonilla



NUESTRA NOTA
9
SOBRE 10

SEGURO





Cambios estéticos exteriores e interiores que también distinguen los niveles de equipamiento.

La cuarta generación del SEAT Ibiza llegó al mercado hace ya casi una década. Desde entonces, el pequeño utilitario de Martorell ha recibido varias actualizaciones, incluida una profunda renovación en 2021. Ahora, el modelo más emblemático de la marca española se beneficia de un nuevo impulso con un restyling a fin de mantener su liderazgo y **disipar cualquier duda sobre el futuro de SEAT**. Atención, porque hay planes más allá de 2030.

Retoques que le sientan muy bien

Los cambios más notables se concentran en el frontal, donde el Ibiza estrena un paragolpes más dinámico **(1)**, una parrilla con forma de diamante **(2)** y nuevos faros Full LED **(3)**, de serie en toda la gama. El difusor trasero y la zona del portamatriculas en color negro **(4)** también son completamente nuevos. Las llantas -disponibles entre 15 y 18 pulgadas- lucen diseños inéditos **(5)**, mientras que la paleta de colores crece hasta 9 opciones, con **tres tonos nuevos: “Liminal” (ese rojo iridiscente que ves en las fotos), “Oniric” e “Hypnotic”**. En el acabado más deportivo “FR”, los retrovisores y anagramas en negro brillo, junto con un logotipo grabado con láser en el pilar B, aportan un toque distintivo.

Interior continuista

El habitáculo mantiene el aspecto de su predecesor, el que estrenó el Ibiza tras el restyling de 2021, aunque cuenta con ligeros ajustes estéticos. Cambian el tono de las molduras de las salidas de aire y las del salpicadero además del tapizado de los asientos, que ahora presentan un tejido azul con relieve. También se añade un techo en color negro.

Los **asientos tipo Bucket, antes exclusivos de ediciones especiales** como la del 40 aniversario, ahora vienen de serie en el acabado FR. Sujetan mejor la zona lumbar, integran el reposacabezas y hacen la postura al volante más deportiva. Los delanteros cuentan con regulación en altura, un detalle que algunos coches bastante más caros ni siquiera ofrecen.



Ligero, directo y con ese punto de picante que muchos rivales han ido perdiendo con el paso de los años.

Por lo demás, **el Ibiza sigue destacando por lo que siempre ha hecho bien**: botones físicos, una pantalla táctil de hasta 9,2 pulgadas, buena calidad percibida, espacio generoso en las plazas traseras y un maletero de 355 litros.

Gama simplificada y motores conocidos

La oferta del Ibiza se estructura ahora en tres niveles: Ibiza Plus, Style y FR. Toda la gama mantiene mecánicas de gasolina, aunque **SEAT ya ha confirmado la llegada de versiones Mild Hybrid con etiqueta ECO a partir de 2027**. De momento, la gama de motores se compone de:

- **1.0 MPI** de 80 CV con cambio manual de 5 velocidades.
- **1.0 TSI** de 95 CV con cambio manual de 5 velocidades.
- **1.0 TSI** de 115 CV (manual de 6 o DSG de 7).
- **1.5 TSI** de 150 CV (siempre con cambio DSG de 7 velocidades).

Este último, con desconexión de cilindros, homologa un consumo medio de 6 litros a los 100 km y aporta el punto justo de picante a la gama. Aunque los precios oficiales aún no se han comunicado, desde la marca aseguran que se mantendrán en niveles similares a los actuales.

Sigue siendo el rey

En la presentación internacional en la isla que le da nombre, probamos la versión de 150 CV, la más potente. No hay grandes novedades mecánicas, pero tampoco las necesita. El 0 a 100 km/h lo cubre en 8,2 segundos, aunque la sensación es de más empuje gracias a su chasis ágil, su dirección precisa y una suspensión perfectamente calibrada. Mientras otros utilitarios se centran en ofrecer más pantallas, más conectividad o una imagen más desenfadada, el Ibiza se mantiene fiel a sí mismo. Y precisamente ahí reside su encanto, pues **aún es clara referencia en el segmento por su comportamiento y dinamismo**.

Ficha técnica

	SEAT Ibiza 1.5 TSI 150 CV DSG FR
Nota	9/10
Precio	Aún por confirmar
Motor	Turbo-gasolina de cuatro cilindros
Potencia	150 CV / 250 Nm máximo (1.500 a 3.000 rpm)
Longitud	4,07 m
Anchura	1,78 m
Altura	1,44 m
Maletero	355 - 1.165 litros
Velocidad máxima	216 km/h
0 a 100 km/h	8,2 segundos
Consumo homologado	5,5 - 6,0 l /100 km



Nos gusta por

- Comportamiento dinámico.
Ágil y cómodo.
- Calidad y espacio interior, maletero.
- Precio competitivo.

Mejoraría con

- Variantes con etiqueta ECO.
- Un sistema multimedia más avanzado.



PRUEBA / SEAT ARONA

Fenómeno



no Coral



Ser popular no basta
y para mantenerse
entre las primeras posiciones,
el Arona recibe ahora un nuevo restyling
que modifica su diseño y su gama de equipamiento.

Texto: Chema Bonilla



Los asientos baquet forman parte del equipamiento de serie del FR. En Style, son de color turquesa.

7 50.000 unidades. Ese es el impresionante número de SEAT Arona vendidos desde su lanzamiento en 2017. Ocho años después, **el SUV urbano de Martorell sigue entre los modelos más populares del mercado español.**

Con una gama exclusivamente de gasolina, el Arona ha sabido resistir el paso del tiempo y mantenerse entre los primeros puestos de ventas: ¿cuál es el secreto de su éxito?

No, no es un Ibiza con tacones

Si vienes de leer nuestra prueba del nuevo SEAT Ibiza, quizá pienses que el Arona es simplemente su versión “alta”. Pero no. Aunque comparten plataforma y muchos elementos, SEAT ha querido dotar al Arona de una personalidad propia.

Estrena **paragolpes rediseñados, mantiene las protecciones en los bajos y ofrece nuevos diseños de llantas** para toda la gama. Además, su paleta de colores incorpora las tres nuevas tonalidades del Ibiza (entre ellas “Oniric” la de las fotos), pero con un toque adicional: el techo en contraste, que puede configurarse en Negro Midnight o el nuevo Gris Manhattan.

Por dentro: casi gemelos, pero no idénticos

El interior del Arona repite la fórmula conocida del Ibiza, con sus virtudes, y sus defectos. En el lado positivo, mantiene un salpicadero con materiales agradables al tacto, una pantalla táctil central de hasta 9,2 pulgadas y botones físicos para manejar los ajustes del climatizador. Poniendo el foco en los aspectos mejorables, el sistema operativo de muchos rivales es mucho más avanzado, rápido e integra mejor las funciones del teléfono.

Donde el Arona marca la diferencia respecto a su hermano menor es en el espacio interior. Las plazas delanteras ofrecen más altura libre al techo, y las traseras resultan más cómodas para adultos. **El maletero crece hasta los 400 litros** (355 en el Ibiza) y como este, puede equipar una rueda de repuesto de emergencia.



Con 95 CV homologa un consumo de alrededor de 5 litros.
Podría ser inferior para las variantes ECO.

Gama de equipamiento reordenada

Como en el Ibiza, la gama se estructura en tres acabados: Arona Plus, Style y FR. Bajo el capó, desaparece el motor de acceso 1.0 MPI, por lo que el Arona solo estará disponible con tres opciones TSI de gasolina:

- **1.0 TSI** de 95 CV (manual de 5 velocidades)
- **1.0 TSI** de 115 CV (manual de 6 o DSG de 7)
- **1.5 TSI** de 150 CV (siempre con DSG de 7 velocidades)

Una gama reducida que recibirá en 2027 alternativas Mild Hybrid con etiqueta ECO de la DGT para hacer al SUV urbano aún más competitivo frente a sus rivales.

Casi no parece un SUV

Para comparar ambos modelos, nos pusimos al volante del Arona 1.5 TSI de 150 CV con cambio automático DSG. Al compartir motores y muchos elementos del chasis con el Ibiza, el comportamiento dinámico es muy similar, aunque **el Arona ofrece un punto extra de confort** gracias a su mayor altura libre al suelo y a una suspensión de recorrido más largo. No muestra balanceos excesivos ni inercias molestas, algo poco común en un SUV urbano. De hecho, su agilidad y aplomo recuerdan más a los de un utilitario que a los de un todocamino, pero con el plus de visibilidad, maletero y versatilidad.

En definitiva, **su éxito radica en una combinación equilibrada de dinamismo, habitabilidad y precio ajustado**. Aunque SEAT aún no ha confirmado las tarifas definitivas, todo apunta a que seguirá la línea del Ibiza, sin grandes incrementos. Ambos modelos estarán disponibles para reserva en las próximas semanas, y las primeras unidades llegarán a los concesionarios durante el **primer trimestre de 2026**.

Ficha técnica

SEAT Arona 1.5 TSI 150 CV DSG Style

Nota	9/10
Precio	Aún por confirmar
Motor	Turbo-gasolina de cuatro cilindros
Potencia	150 CV / 250 Nm máximo (1.500 a 3.000 rpm)
Longitud	4,16 m
Anchura	1,78 m
Altura	1,53 m
Maletero	400 - 1.280 litros
Velocidad máxima	210 km/h
0 a 100 km/h	8,2 segundos
Consumo homologado	6,1 l /100 km



Nos gusta por

- Ágil, equilibrado, confortable.
- Mucho espacio en las plazas traseras.
- Precio competitivo.

Mejoraría con

- Variantes con etiqueta ECO.
- Un sistema multimedia más avanzado.





EN ONDA





Honda consolida una fórmula que funciona para seguir brillando con luz propia: híbrido de alta eficiencia, chasis de buen rendimiento y gran calidad para el Honda Civic, ahora con una imagen actualizada.

Texto: Arancha Pato



El sutil retoque efectuado en el frontal —faros asumiendo la función antiniebla y parrilla más limpia— moderniza la imagen del Civic sin alterar la silueta.

Mismos 4,56 m, presencia elegante, la misma brillante base técnica y ese buen chasis de la undécima generación, pero ahora con **nueva carta de presentación estética y reajustes en su equipamiento**. Parrilla y paragolpes de nuevo diseño, aplicaciones en negro brillante, llantas específicas y el color Seabed Blue son los principales cambios exteriores. En el interior, los retoques son discretos pero efectivos: tonos más oscuros en techo y pilares, nuevas molduras con borde cromado satinado y una percepción de ajuste más cuidada. Se evita el abuso de lacados brillantes que generan reflejos y desgaste prematuro, de modo que el ambiente resulta más limpio y agradable a la vista y al tacto. Puede parecer poca evolución en su interior e, incluso, resultar sobrio a la vista en comparación con rivales que hacen uso de megapantallas, pero el Civic esconde otro valor marca de la casa: la excelente solidez y el buen ajuste de sus materiales.

En equipamiento, el volante calefactado se ofrece ahora en más versiones y, en el acabado Sport (el de nuestra unidad de pruebas), la instrumentación es de 10,2 pulgadas, manteniendo **una distribución lógica de botones y mandos físicos para las funciones principales**, así como una postura de conducción baja y con amplios reglajes: al conducirlo, parece casi más un coupé que una berlina.

La parte mecánica no cambia y, si bien es cierto que podríamos echar en falta más versiones complementarias, el e:HEV tiene todo lo necesario: eficiencia, buen nivel de potencia, agrado, prestaciones solventes y una **valiosa etiqueta ECO**. Por refrescar su técnica, e:HEV combina un 2.0 de cuatro cilindros y ciclo Atkinson con dos máquinas eléctricas —una funciona como generador, la otra como unidad de empuje— y una batería compacta de iones de litio; es un sistema que puede considerarse de propulsión casi cien por cien eléctrica en la gran mayoría de las situaciones por su estrategia de funcionamiento. En ciudad y a ritmos variables, el motor térmico actúa casi siempre como generador y el eléctrico mueve las ruedas, con la inmediatez con la que lo haría un coche eléctrico. Solo a velocidades de cruce muy constantes es donde la propulsión térmica puede ser más eficiente, pasando a utilizar el denominado modo Engine Drive: un embrague acopla el motor de gasolina para transmitir puntualmente la potencia al suelo. La



Frente a otros híbridos, la transmisión empleada por el sistema e:HEV es uno de sus mejores añadidos.

eficiencia siempre es máxima con un esfuerzo mínimo por parte del conductor: si se desea, **no hay que tocar nada ni conducir de forma especial para que el Civic e:HEV proporcione siempre el mejor rendimiento posible que puede extraer de sus 184 CV**, aunque también puede intervenir utilizando las levas para aumentar la regeneración de energía o seleccionando el modo de propulsión eléctrica empleando la carga disponible en la batería.

Frente a otros híbridos, la transmisión empleada por el sistema e:HEV es uno de sus mejores valores añadidos, Solo tras mucha demanda de potencia y con bajo nivel de batería el sistema puede requerir un sobreesfuerzo al motor térmico, haciéndolo trabajar alto de vueltas, aunque el e:HEV recupera rápidamente la normalidad. En uso cotidiano, la respuesta espontánea y suave favorece la conducción y las maniobras porque su funcionamiento resulta más natural que, por ejemplo, el sistema empleado por Toyota en su Corolla: **el e:HEV suena y progresa de forma más lineal, especialmente al solicitar potencia sostenida, y además es capaz de completar un mayor porcentaje de recorrido en modo cien por cien eléctrico usando solo la batería como fuente de energía**. En entornos urbanos es fácil moverse con medias entre 4,3 y 4,5 l/100 km, más bajas que las de rivales con microhibridación, mientras que en autopista puede firmar fácilmente cifras por debajo de 6 l/100 km de media-

En capacidad y uso, el Civic no es el coche más amplio de la categoría, pero supera en capacidad de maletero al Golf, Mazda3 o BMW Serie 1 y ofrece también mayor regularidad en sus formas frente a modelos que tienen un poco más de volumen de carga. **El empleo de un piso prácticamente plano en el habitáculo favorece la habitabilidad de los pasajeros posteriores**, con buenas cotas en las tres dimensiones pese a la línea de berlina coupé que dibuja este compacto.

Ficha técnica

	Honda Civic e:HEV Sport
Nota	9/10
Precio	36.100 euros
Largo x ancho x alto	4.560 x 1.802 x 1.408 mm
Distancia entre ejes	2.734 mm
Peso	1.536 kg
Capacidad de maletero	410 litros
Sistema de propulsión	Eléctrico-híbrido mediante unida eléctrica de 184 CV ubicada en el tren delantero y motor térmico de 4 cilindros de 1.993 cm ³ y 143 CV.
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0-100 km/h	7,9 s
Consumo medio WLTP	5 l/100 km
Emisiones de CO ₂	113 g/km
Etiqueta	ECO

Nos gusta por

- Respuesta inmediata y suave con consumos muy ajustados.
- Ergonomía clara y mandos físicos que facilitan el día a día.
- Equilibrio de chasis por confort y efectividad.

Mejoraría con

- Uso algo más intuitivo del sistema multimedia.
- Capacidad del depósito de gasolina (40 litros).





COHER

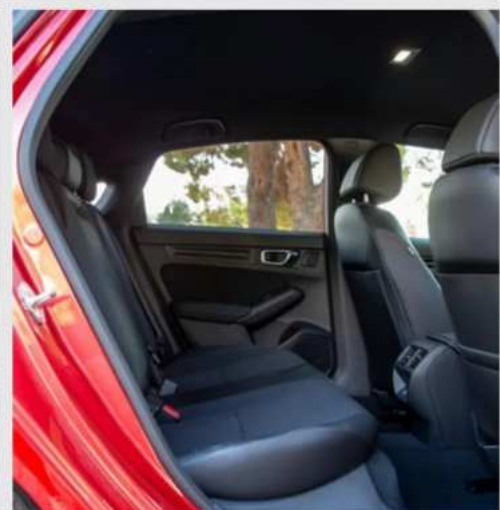


Las virtudes del Civic e:HEV no acaban en su ren
en su tacto de conducción

RENCIA



ndimiento mecánico, sino que tiene continuidad
n, comodidad y seguridad.



Puede haber coches más cómodos, más específicos en su puesta a punto, más rápidos o, incluso, que consuman menos, pero el Civic e:HEV es el mejor ejemplo de equilibrio y coherencia en el segmento.

Honda siempre ha tenido un don especial para poner a punto sus coches y el Civic continúa la norma. En carretera convence su puesta a punto por una dirección con una asistencia que se puede tachar de firme, acompañada de un retorno natural que permite leer con claridad el guiado del coche en cualquier tipo de recorrido. Sin necesidad de enfatizar criterios deportivos a través de su amortiguación, el Civic se siente dinámico y bastante ágil, apoya de curva a curva con poquísimos balanceos y **combina un reparto de masas equilibrado con un centro de gravedad más bajo de lo habitual en un híbrido**. Al volante, todo ello se traduce en alta estabilidad, una impresión de seguridad irreproachable, reacciones rápidas y un tacto de conducción muy natural, aunque es cierto que en ocasiones agradeceríamos una suspensión algo más flexible para disfrutar de total confort en carreteras muy rotas o bacheadas. Es un coche que “se comunica” mejor con el conductor que un Golf —una de las mejores referencias dinámicas—, resulta más preciso que un Corolla y más equilibrado que un Mazda 3, algo más “soso” en cuestión de empuje mecánico.

Se podría decir que, en cierto modo, el Civic se mimetiza con el entorno. **Podemos personalizar la respuesta mecánica a través de sus modos Eco, Sport o Individual, con cambios claros de carácter entre ellos**. Además, conserva el sistema que detecta cuándo conducimos por carreteras sinuosas, aportando más retención al dejar de acelerar o más agresividad al volver a hacerlo. Por otro lado, el modo Eco, combinado con el asistente predictivo de eficiencia y el navegador, modifica la estrategia de funcionamiento para aprovechar las zonas más favorables de la ruta. En ciudad, maniobra con facilidad porque el avance a baja velocidad se regula con suavidad y el freno resulta dosificable e intuitivo, pese a la intervención de la frenada regenerativa para recuperar la batería.

El confort a largo plazo está cuidado al más puro estilo Honda: asientos con sujeción sin dureza excesiva, postura baja con amplios reglajes, pedales con recorrido y resistencia coherentes y una insonorización que contiene eficazmente el ruido de rodadura y el aerodinámico, solo penalizado a alta velocidad. En líneas generales, es un coche con el que podremos devorar kilómetros sin sensación de fatiga



Es muy eléctrico y silencioso en ciudad; ágil, rápido y solvente en carretera; y siempre destaca por su facilidad de uso, eficiencia y comodidad.

al volante. Los mandos físicos principales facilitan enormemente el ajuste de las funciones básicas sin apartar la vista de la carretera y, para rizar el rizo, nos habría gustado que la marca mejorase la estructura de menús de su sistema multimedia.

En el interior, Honda sigue en su buena onda. La postura es baja, con buen reglaje y una visibilidad delantera despejada; la información del cuadro es clara y concisa, aunque también se agradecerían más opciones de personalización, y la pantalla central está bien ubicada, aunque, como señalábamos, requerirá un breve periodo de aprendizaje. La calidad percibida se basa en materiales consistentes, mandos con reacción clara y ajustes sólidos. Toda la gama 2026 incorpora Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos y carga por inducción, disponible ya desde el Elegance. En plazas traseras, el suelo prácticamente plano ayuda a la habitabilidad y la altura resulta suficiente para adultos de talla media, ofreciendo una óptima sensación de desahogo y amplitud.

En asistentes, el Honda Sensing llega completo desde la base: frenada autónoma con detección de peatones, control de crucero adaptativo, mantenimiento de carril y ángulo muerto, con un tarado que informa sin invadir. Su calibración, además, es especialmente eficaz a la hora de conducir entre carriles delimitados por líneas irregulares o desgastadas, actuando de forma suave y ayudando al conductor sin dominarlo, algo que cada vez es más frecuente en los modelos rivales.

La gama española sigue escalonada con buen criterio: **Elegance, Sport y Advance se diferencian por contenido práctico más que por adorno.** Ya desde el acceso hay asientos calefactados, conectividad inalámbrica, carga por inducción, cámara y sensores; el Sport suma la instrumentación de 10,2" y llanta de 18"; el Advance remata con presentación y confort. Dentro del segmento, el valor añadido del Civic no es una cifra aislada —de potencia, de consumo o una valoración concreta—, sino la coherencia del conjunto: gasta poco sin exigir adaptación, sus solventes prestaciones no tienen efectos colaterales en el agrado de uso, es más utilizable que muchos rivales por capacidad y espacio, ofrece aspecto y calidades de marca premium y una relación entre precio y equipamiento de las más competitivas.



PRUEBA / JAECOO 5

TU RE

Más que un SUV compacto, el JAECOO 5 es Tecnología, confort y versatilidad en un coche.

Texto: Ara

Refugio

NUESTRA NOTA
8
SOBRE 10

Es un espacio pensado para ti y tu mascota.
Que convierte cualquier trayecto en hogar.

Moncha Pato



El JAECOO 5 tiene una presencia marcada, con una silueta robusta pero proporcionada.

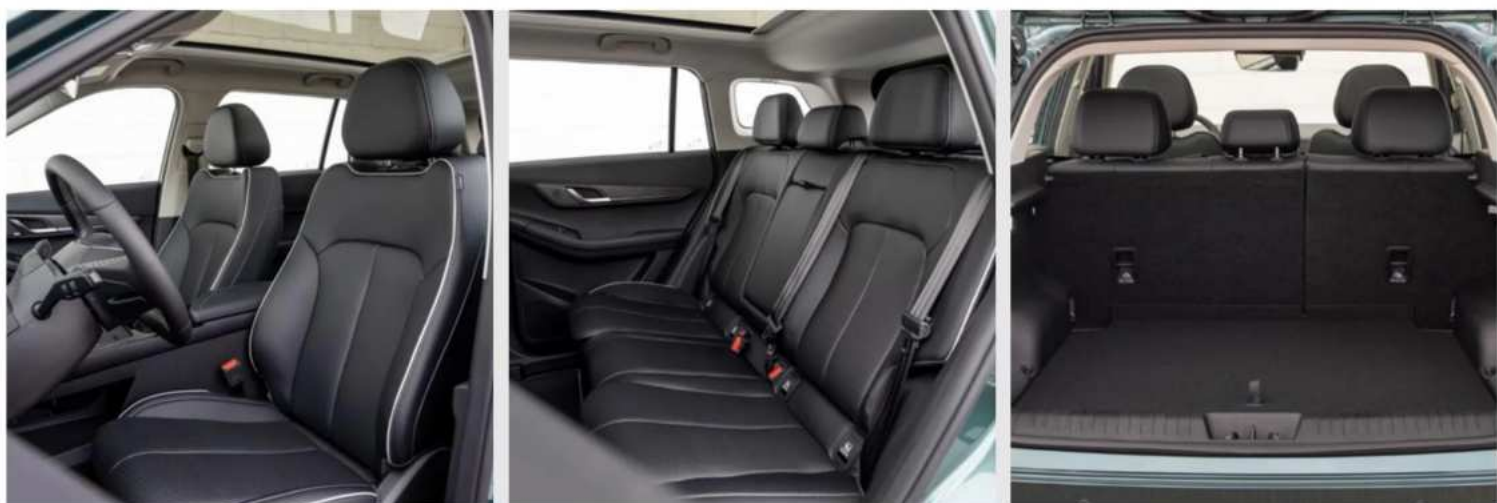
Después del buen recibimiento del JAECOO 7, la marca china continúa expandiendo su gama con una propuesta más compacta, pero igual de ambiciosa: el nuevo JAECOO 5. Un SUV diseñado para el día a día en la ciudad, las escapadas fuera del asfalto y, especialmente, para quienes no se mueven sin sus mascotas. **Con versiones de gasolina y eléctrica ya disponibles, y una híbrida HEV prevista para finales de año**, este modelo aterriza con una clara intención de competir fuerte en el segmento de los SUV compactos, gracias a un diseño llamativo, buen equipamiento, oferta multienergía y un precio sin competencia.

El JAECOO 5 tiene una presencia marcada, con una silueta robusta pero proporcionada que se ajusta a la perfección a los entornos urbanos. La versión de gasolina incorpora una parrilla frontal tipo cascada que aporta dinamismo, mientras que la eléctrica apuesta por un frontal cerrado, con líneas más limpias y un aire futurista. En ambos casos, las ópticas LED alargadas, el techo flotante y la firma luminica horizontal en la parte trasera logran un conjunto visual atractivo y moderno, que se complementa con detalles cuidados como las llantas de 18 pulgadas.

Minimalismo

En el interior, la propuesta es coherente con su imagen exterior. El habitáculo sigue una línea minimalista y funcional, con materiales agradables al tacto y una distribución que prioriza el confort y la tecnología. La pantalla central vertical de 13,2 pulgadas domina el salpicadero, acompañada de una segunda pantalla para la instrumentación digital. Todo está organizado de forma intuitiva y la sensación de amplitud se ve potenciada por la consola flotante y un **techo panorámico de 1,45 metros cuadrados que deja pasar una cantidad de luz natural poco habitual en vehículos de este tamaño**.

La experiencia a bordo mejora aún más en el acabado Exclusive, que incluye asientos calefactados y ventilados con regulación eléctrica, climatizador bizona, carga inalámbrica rápida de 50W y un sistema de sonido firmado por Sony, que



El habitáculo sigue una línea minimalista y funcional, con materiales agradables al tacto.

incorpora incluso un modo karaoke para los viajes más animados. En términos de conectividad, el coche está perfectamente preparado: tanto Apple CarPlay como Android Auto funcionan de manera inalámbrica, el sistema se actualiza por OTA, incluye WiFi hotspot y, en el caso del eléctrico, puede ser controlado de forma remota desde una app.

Pet-friendly

Pero si hay algo que diferencia realmente al JAECOO 5 de sus rivales es su enfoque pet-friendly. No es un simple añadido de marketing: **ha sido certificado como vehículo apto para mascotas por TÜV Rheinland, gracias a una combinación de soluciones prácticas pensadas para viajar con animales.** Desde tapicería antibacteriana y antiolor hasta materiales resistentes a arañazos y un sistema de filtrado de aire adaptado para el pelo de los animales, cada detalle ha sido estudiado. En la versión eléctrica, además, incorpora un modo Mascota que permite mantener una temperatura estable en el habitáculo aunque el conductor se ausente unos minutos. La marca también ofrece accesorios específicos como un transportín, una barrera para el maletero o incluso un rascador para gatos, lo que demuestra que han ido más allá de lo anecdótico.

Al volante

Al volante, el JAECOO 5 transmite sensaciones de estabilidad y confort. La dirección es precisa y el vehículo se comporta con suavidad tanto en ciudad como en carretera. No pretende ser deportivo, pero sí cómodo y fácil de manejar. Su radio de giro es sorprendentemente bueno, algo que se agradece en entornos urbanos, y la suspensión filtra correctamente las irregularidades del asfalto. Tanto en su versión de gasolina como en la eléctrica, los frenos tienen un tacto progresivo y predecible, y el aislamiento acústico está muy bien resuelto.



Tapicería antibacteriana y antiolor, materiales resistentes a arañazos y un sistema de filtrado de aire adaptado para el pelo de los animales.

Motores

En cuanto a motorizaciones, el JAECCO 5 está disponible con un motor gasolina 1.6 turbo de 147 caballos, cambio automático de siete marchas y un consumo medio que ronda los siete litros. La versión eléctrica, por su parte, ofrece 211 caballos de potencia y una autonomía de 402 kilómetros en ciclo WLTP, con una batería de 60,9 kWh que puede recargarse del 30 al 80 % en solo 28 minutos. En ambos casos, se ofrecen modos de conducción y, en el eléctrico, una regeneración ajustable que permite adaptar la experiencia al gusto del conductor. **La versión híbrida, que llegará a finales de año, combinará un motor 1.5 turbo con una batería de 1,83 kWh para ofrecer 224 caballos de potencia y un consumo medio de 5,3 litros, junto con la etiqueta ECO.**

De escapada

Aunque su enfoque principal es viajero, el coche también está preparado para pequeñas escapadas al campo. Puede remolcar hasta 1.250 kilos, la baca soporta 75 kilos de carga útil y, en la versión eléctrica, dispone de una toma de corriente de 220 V con carga bidireccional, ideal para alimentar dispositivos externos en una jornada de picnic o una noche de camping. **El maletero también es generoso: parte de los 480 litros y puede alcanzar los 1.284 litros con los asientos abatidos**, una cifra que supera a muchos competidores directos. A esto se suma una amplitud interior destacable, especialmente en las plazas traseras, gracias a una distancia entre ejes de 2,63 metros.

El precio es otro de los grandes argumentos del JAECCO 5. Con promociones y financiación, **el modelo puede arrancar desde 19.990 euros**, lo que lo convierte en una de las opciones más competitivas dentro del segmento de los SUV compactos. Incluso en versiones más equipadas, los precios siguen siendo razonables, lo que refuerza su posicionamiento como una alternativa muy completa frente a modelos como el MG ZS o el Dacia Duster.

Ficha técnica

	Jaecoo 5 1.6 TGDI
Nota	8/10
Potencia	147 CV
Aceleración 0-100 km/h	10,2 seg
Velocidad máx	190 km/h
Consumo	7 l/100 km
Cambio	automático 7 velocidades



Nos gusta por

- Precio muy competitivo.
- Luminosidad interior.
- Gama variada.

Mejoraría con

- Si estuviera ya disponible la versión híbrida.



Fuera N

¿Te da miedo conducir por la noche? Poca visibilidad que dificultan la conducción en estas circunstancias de seguridad cuando se oculta el sol.

Texto: Arancha Pato



Miedos

ad, deslumbramientos... son algunos factores
s. Te damos unas claves para mejorar nuestra



La gravedad de los accidentes de tráfico se eleva durante el horario nocturno.



Según la DGT el índice de gravedad de los accidentes de tráfico se eleva durante el horario nocturno ya que si por el día es de 2,5 muertes por cada cien accidentes, durante la noche es de 3,8 fallecidos. De hecho, durante la noche se producen el 72 por ciento de los atropellos a los peatones y el 83 a animales.

Si te da miedo conducir en estas circunstancias, **lee estos 11 consejos que nos dan desde el RACE** (Real Automóvil Club de España) para evitarlo:

- 1** Comprueba que los sistemas de iluminación del coche funcionan correctamente. Para quien suela conducir con frecuencia en horas con escasa visibilidad es recomendable equipar su vehículo con las **más avanzadas tecnologías de iluminación** para una mayor seguridad y comodidad: faros inteligentes, con xenón o LED, visión nocturna con infrarrojos...
- 2** Para evitar el deslumbramiento es clave un **buen reglaje de los espejos retrovisores exteriores e interiores**. Sé respetuoso con el resto de conductores al utilizar las luces de cruce y carretera y los antinieblas.
- 3** Recuerda encender el alumbrado de cruce al menos una hora antes de la puesta del sol.
- 4** **Garantizar la propia visión del conductor** realizándose controles periódicos –al menos una vez al año– con un óptico-optometrista o con el oftalmólogo.
- 5** Durante la conducción nocturna hay que **adaptar la velocidad a las condiciones de iluminación** de la vía



Trata de utilizar
carreteras bien
iluminadas y en
buen estado.



Es clave un buen
reglaje de los
espejos retrovisores
exteriores e
interiores.



y aumentar la distancia de seguridad con respecto al vehículo precedente para conseguir mayor tiempo de reacción en caso de un imprevisto.

6 Realizar el viaje descansado. En cualquier caso, siempre durante un viaje nocturno es aconsejable **realizar pausas de descanso cada hora u hora y media** de trayecto.

7 Aumentar la frecuencia de vigilancia de los espejos, llevar el habitáculo bien ventilado y tratar de escuchar música que no te desconcentre de la conducción te ayudará a evitar los síntomas del sueño.

8 Ante cualquier síntoma de lagrimeo, fatiga ocular, somnolencia, picor de ojos..., localiza un lugar seguro donde parar el coche y descansar antes de seguir el viaje.

9 **Evita conducir con la luz del habitáculo encendida**, ya que provoca un mayor contraste entre el interior y el exterior y reduce la visión.

10 La **limpieza de los cristales de la luna trasera y parabrisas** ayudará a una mejor visibilidad de día, pero especialmente durante la noche, porque evita reflejos molestos. Igualmente es importante mantener en buen estado las ópticas del vehículo y asegurarse que la altura de los faros está bien ajustada tanto para ofrecer una buena visibilidad como para evitar molestias al resto de conductores.

11 Trata de **utilizar carreteras bien iluminadas y en buen estado** para tus desplazamientos nocturnos, preferiblemente autopistas o autovías. Si, aun así, no reduces tu miedo e inseguridad, evitar conducir de noche.



DE VIAJE / *TESLA MODEL Y*

Verde co



Juntamos un coche muy “verde” y nos vamos a
Probamos el Tesla Y y viajamos a Cantabria para

Texto: Ara

on verde



uno de los lugares más verdes de la Península.
comprobar cómo es un viaje en un SUV eléctrico.

ancho Pato



Que el Tesla Model Y se haya coronado dos veces como el coche más vendido del mundo no es casualidad.

Que el Tesla Model Y se haya coronado dos veces como el coche más vendido del mundo no es casualidad. La firma de Elon Musk va ganando cada vez más adeptos gracias a un producto eficiente respaldado por la mejor infraestructura de recarga. Nosotros lo hemos puesto a prueba en un viaje real a Cantabria.

Todo esto hace que el miedo a viajar en eléctrico se esfume, y más cuando hablamos del Tesla Model Y Gran Autonomía Tracción Trasera. De las tres variantes disponibles, esta opción es la que más autonomía ofrece, con hasta 622 km según el ciclo WLTP.

Antes de partir, es importante conocer la ubicación de los puntos de carga a lo largo de la ruta, la distancia que falta hasta el siguiente cargador y la autonomía disponible en cada momento. En nuestro caso, iniciamos el recorrido con el 94% de la batería, lo que significa disponer de 512 km de autonomía.

Optamos por hacer una parada a unos 150 kilómetros de Madrid para viajar con mayor tranquilidad. Elegimos el **Área Tudanca, en Aranda de Duero (salida 152 de la A-1), donde se encuentran unos Supercargadores de Tesla de 250 kW.** Esta área de servicio no solo dispone de cargadores de la firma estadounidense, sino también de ocho puntos de carga rápida de Zunder con una potencia de hasta 400 kW, lo que la convierte en una opción ideal para cualquier conductor de vehículo eléctrico. Otra alternativa habría sido detenernos en el **Hotel Landa, en Burgos (salida 234 desde Madrid), que también cuenta con Supercargadores, pero suele estar bastante más concurrido.**

En detalle, a este punto llegamos con el 56% de la batería (304 km). Una de las grandes ventajas del ecosistema de Tesla es la facilidad de uso. Al llegar, simplemente enchufamos el coche y comienza la recarga. No es necesario buscar cargadores específicos en aplicaciones externas, como ocurre con otras compañías energéticas, donde suele ser necesario identificar con precisión el punto de carga para asociar el coche. Tras 38 minutos enchufado, recuperamos hasta el 97% de



Iniciamos el recorrido con el 94% de la batería, lo que significa disponer de 512 km de autonomía.

capacidad, teniendo en cuenta que del 80 al 100% la carga siempre es más lenta (al igual que de 0 al 20%). **¿Cuánto nos ha costado la recarga? Un total de 12,13 euros, es decir, a unos 0,39 euros el kW.** Es importante señalar que las tarifas fluctúan según la franja horaria y el perfil del usuario. Tanto los propietarios de Tesla como los suscriptores mensuales (9,99 euros) acceden a precios más reducidos, mientras que los demás deben abonar un importe superior.

¿Con qué nivel de carga llegamos a nuestro destino? Concretamente con un 51% y 276 km de autonomía. Nada mal para haber ido por tramos de autopista, carreteras secundarias e incluso puertos de montaña.

Supercargadores en el norte

Una vez llegamos a nuestro destino, el siguiente paso fue buscar opciones de carga en la zona. Nos encontrábamos en Noja y los Supercargadores de Tesla más cercanos están en el centro comercial Valle Real (Santander), a 38 km de distancia. Otras opciones, aunque más lejanas, son los de Torrelavega (Cantabria) a 62 km o los de Barakaldo (Vizcaya) a 75 km. Asimismo, también se puede optar por buscar cargadores de otras compañías, como los que tiene Iberdrola en Santoña de 120 kW. En este caso, el coste por kWh es de 0,55 euros para quienes no son clientes de la casa.

Al no contar con un punto doméstico, tuvimos que organizarnos para realizar las recargas, ya sea aprovechando los viajes a las zonas con Supercargadores, o desplazándonos directamente para cargar la batería. Puede que no sea la opción más práctica, pero es inevitable cuando no se dispone de un cargador en casa, que sería lo habitual cuando eres propietario.

Tesla Model Y

Como hemos mencionado antes, nuestra unidad de pruebas es el Tesla Model Y Gran Autonomía Tracción Trasera de 347 CV. Por fuera, el nuevo Tesla Model Y



Una vez llegamos a nuestro destino, el siguiente paso fue buscar opciones de carga en la zona.

presenta un frontal más bajo y aerodinámico, con una barra de luz inspirada en el diseño del polémico Cybertruck, que recorre todo el ancho del vehículo. La parte trasera también cuenta con una luz infinita de 1,6 metros y un portón rediseñado, que junto al difusor y al alerón fabricado en termoplásticos avanzados, contribuyen a una mayor estabilidad y eficiencia a alta velocidad. Las llantas de 19 pulgadas, también nuevas, están diseñadas para reducir los consumos del vehículo.

En el interior destacan dos pantallas: la principal de 15,4 pulgadas para el conductor, y una secundaria trasera de 8 pulgadas para los pasajeros, que permite controlar las funciones de climatización y entretenimiento. Por su parte, en esta versión el sistema de sonido está compuesto por 9 altavoces. Otro aspecto llamativo es que ahora la cabina es más silenciosa gracias al cristal acústico y los nuevos materiales empleados que reducen significativamente el ruido exterior.

En cuanto a prestaciones, este Tesla Model Y acelera de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos, alcanza una velocidad máxima de 201 km/h y ofrece una autonomía de hasta 622 kilómetros según el ciclo WLTP. Su consumo energético homologado es de 14,2 kWh/100 km, aunque en nuestra prueba hemos registrado un consumo ligeramente superior de 14,6 kWh/100 km, una cifra muy cercana y destacable para un SUV de estas dimensiones. Por otro lado, ofrece un volumen de maletero de 854 litros, si bien con los asientos de la segunda fila plegados este asciende hasta los 2.138 litros.

¿Cuánto cuesta? El D-SUV tiene un precio inicial de 49.990 euro sin ningún descuento aplicado.

EVolut



El coche pionero eléctrico entre las marcas generalistas, su autonomía y lo último en tecnología.

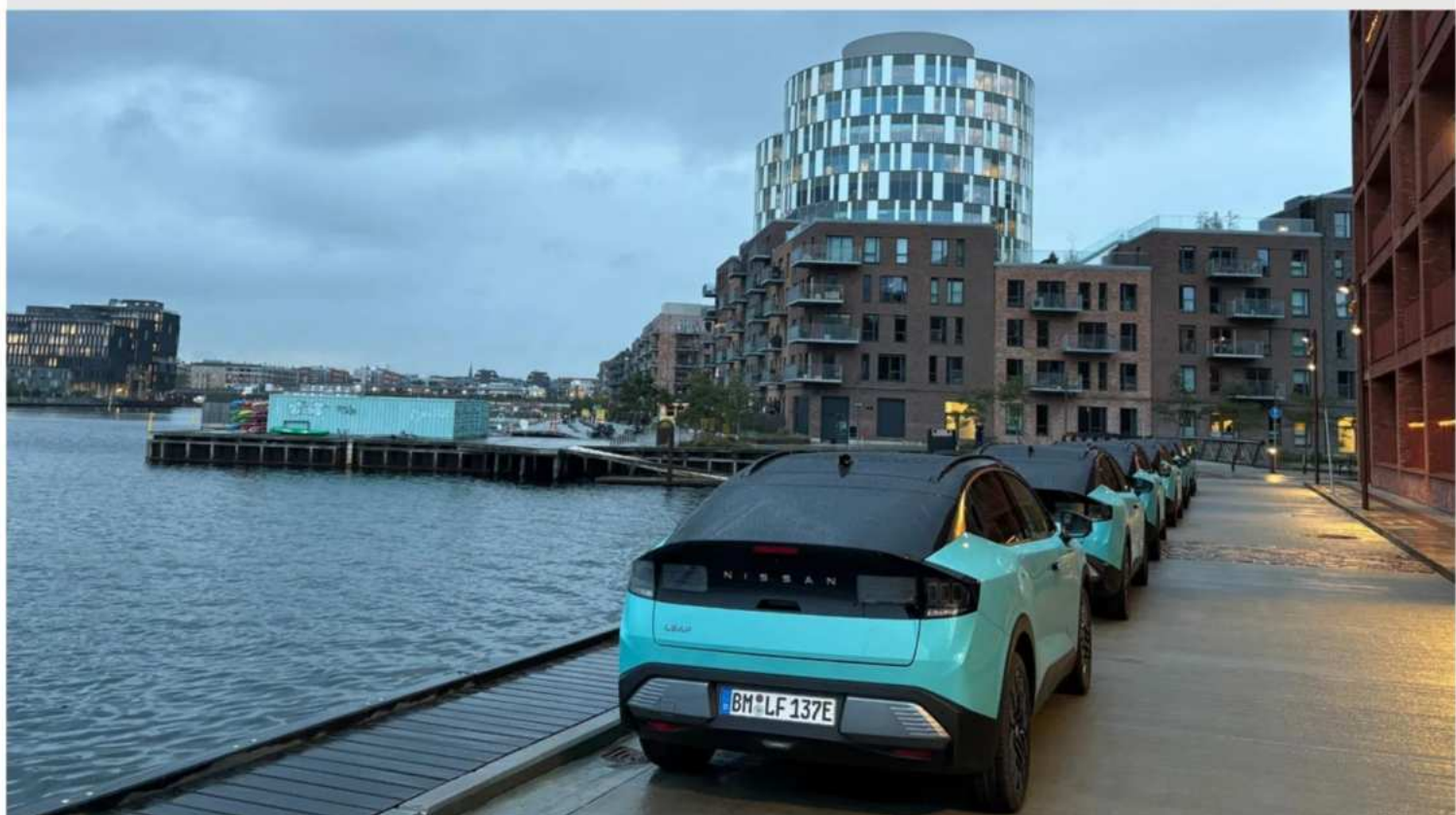
Texto: Ara

Ucción



stas regresa en su tercera generación con 622 km de
n tecnología conectada.

ncha Pato



El nuevo Nissan LEAF 2026 parte desde unos 30.000 euros (con Plan Moves III y sin descuentos adicionales).

El Nissan LEAF 2026 marca el regreso de uno de los coches eléctricos más emblemáticos del mercado. **Con una autonomía récord de hasta 622 km**, diseño aerodinámico, tecnología avanzada y un confort de marcha claramente mejorado, el nuevo LEAF demuestra que Nissan ha aprendido mucho desde su primera versión de 2011. Lo hemos probado en Copenhague y esto es lo que nos ha parecido.

¿En qué mejora?

Supone un salto generacional importante. Construido sobre la plataforma CMF-EV ofrece una conducción más refinada y estable. Su motor eléctrico de hasta 160 kW (218 CV) y 355 Nm de par permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos, una cifra que lo coloca en la parte alta del segmento compacto eléctrico.

La eficiencia también ha dado un paso adelante. Gracias a su diseño aerodinámico —con un coeficiente de resistencia de solo 0,25— y un consumo medio de 13,8 kWh/100 km, el Nissan LEAF logra una autonomía WLTP de **hasta 622 km con la batería de 75 kWh**. Incluso la versión básica, con 52 kWh, supera los 440 km, lo que le convierte en un modelo ideal tanto para el día a día como para viajes largos.

Otra gran mejora está en el interior: el salpicadero combina dos pantallas de 14,3 pulgadas, con el sistema NissanConnect integrado con Google, que permite usar Google Maps, Assistant y Play Store de forma nativa. Todo se controla con fluidez y el aspecto general transmite modernidad y calidad.

¿Cuánto mide?

Aunque el nuevo LEAF estrena una silueta más crossover, mantiene proporciones compactas: longitud, 4,35 metros, anchura: 1,81 metros y altura de 1,55 metros. Estas dimensiones le otorgan un buen equilibrio entre agilidad urbana y espacio interior. El maletero ofrece 437 litros de capacidad cifra muy respetable para un compacto eléctrico.



En carretera, la plataforma CMF-EV y la suspensión multibrazo trasera hacen que absorba bien las irregularidades.

El diseño exterior es uno de sus grandes atractivos: líneas limpias, tiradores de puerta enrasados, llantas aerodinámicas y una firma lumínica trasera en 3D que refuerza su personalidad. Además, el **techo panorámico y las opciones de personalización (10 colores, molduras y accesorios)** permiten adaptarlo a distintos gustos.

¿Cómo va en carretera?

En conducción, el nuevo LEAF sorprende por su aplomo. En ciudad se mueve con suavidad gracias al sistema e-Pedal Step, que permite acelerar y frenar con un solo pedal, ideal para el tráfico urbano.

En carretera, la plataforma CMF-EV y la suspensión multibrazo trasera hacen que absorba bien las irregularidades y mantenga la estabilidad a alta velocidad. A 120 km/h, el silencio a bordo es total y la sensación de confort, sobresaliente.

En autopista destaca la función ProPILOT Assist con Navi-Link, que ajusta la velocidad según el tráfico y las curvas. En conjunto, se siente más equilibrado y maduro que el anterior LEAF, con una **dirección precisa y una respuesta inmediata del motor**. Va realmente bien y cuenta con varios niveles de retención graduales mediante levas y en nuestro recorrido nos dio unos consumos muy justos que ya os contaremos con más precisión cuando tengamos la unidad para realizar una prueba más en profundidad. Además, el LEAF cuenta con función V2L para usar el coche como fuente de energía y el cliente puede escoger entre cuatro niveles de equipamiento.

¿Cuánto cuesta?

El nuevo **Nissan LEAF 2026** parte desde unos **30.000 euros** (con Plan Moves III y sin descuentos adicionales). Es un precio competitivo teniendo en cuenta su equipamiento tecnológico, autonomía y garantía de 3 años

Ficha técnica

	Nissan LEAF 2026	
Nota	8,5/10	
Precio	Desde 30.000 euros	
Gama	Versión 52 kWh	Versión 75 kWh
Potencia máxima	130 kW (177 CV)	160 kW (218 CV)
Par máximo	345 Nm	355 Nm
Aceleración 0-100 km/h	8,6 s	7,6 s
Velocidad máxima	160 km/h	160 km/h
Autonomía WLTP	440 km	622 km
Consumo medio WLTP	13,8 kWh/100 km	13,8 kWh/100 km
Carga rápida DC	105 kW	150 kW
Tiempo carga 20-80%	<30 min	<30 min
Capacidad V2L	3,6 kW	3,6 kW
Coeficiente aerodinámico	0,25	0,25
Maletero	437 L	437 L
Peso	1.789–1.937 kg	1.789–1.937 kg

Nos gusta por

- Comportamiento.
- Autonomía.

Mejoraría con

- Un limpia luneta trasero.
- Mayor ángulo de apertura en puertas traseras.



Sin sor

**Sin tener muchos conocimientos de mecánica, te s
de comprar un coche de segunda mano.**

Texto: Antonio Cristóbal



presas

señalamos seis puntos importantes a revisar antes





Es una de las comprobaciones más sencillas. Los niveles tienen que estar en su justo



ta medida.

En muchas ocasiones, cuando queremos comprar un coche de segunda mano nos empiezan surgir las dudas del estado técnico del vehículo que queremos comprar. Hay **ciertos aspectos que todos los conductores verificamos intuitivamente** como pueden ser el desgaste de los neumáticos, el aspecto exterior de la carrocería, observando si tiene algún pequeño golpe, arañazo o tiene zonas donde la pintura es diferente al resto del vehículo, o la tapicería del interior, buscando si tiene alguna rotura o está desgastada en la partes más utilizadas como asientos. Sin olvidar el pomo de la palanca de cambios o los pedales.

En este artículo vamos a **explicar de manera sencilla como poder verificar seis elementos del coche cuando no disponemos de grandes conocimientos de mecánica** y tampoco queremos gastarnos un dinero extra en que un taller de confianza nos haga un análisis más detallado del vehículo, sobre todo si el precio de compra del vehículo no es muy elevado.

Los niveles

Una de las comprobaciones más sencillas y más importantes. Es **muy recomendable revisar todos los niveles del vehículo** antes de comenzar la prueba del mismo. Los imprescindibles a verificar serían el aceite del motor, el de refrigeración (anticongelante), el líquido de frenos y el de la dirección. Además de estar dentro del rango de sus niveles mínimo y máximo, observar que no existe ningún tipo de



El salpicadero hay que revisarlo para detectar excesivos desgastes en el volante, el pomo o los pedales. Si la decoración te lo permite...



supuración ni goteos en los manguitos de unión de los mismos. Observar también por la parte inferior del coche, si se ven posibles gotas en el suelo.

Suspensiones

Esta es **una de las comprobaciones más sencillas** que podemos hacer y que nos proporcionará gran información sobre este sistema. Consiste en apoyarse con todo nuestro peso sobre la zona de los pasos de rueda delanteros para hacer la simulación de la compresión y recuperación de los amortiguadores.

Al realizar esta acción, deberían absorber el esfuerzo, se comprimirán y volverán a su posición original cuando nos quitemos. Ambos amortiguadores se deben comportar igual, ya que si no cuando circulemos con el coche notaríamos sensaciones distintas en un lado que en otro del vehículo, incluso que no vamos nivelados. En los traseros es más difícil hacer esto, por lo que su comprobación serán las sensaciones al volante.

Transmisión y dirección

Antes de comprar un coche, es muy aconsejable poder conducirlo, aunque no sean muchos kilómetros, intentando hacerlo tanto en carretera como por casco urbano. En ese trayecto es importante escuchar todos los posibles ruidos que puedan aparecer con el fin de detectar posibles desgastes o roturas en la dirección, así como en la transmisión del vehículo.



No está de más comprobar el estado de los discos y las pastillas de freno. Eso sí, si



siempre con el coche en frío.

Si circulas en carretera, observar si el coche tiene tendencia de irse a derecha o izquierda cuando vayas transitando por una recta, ya que eso nos indicará por ejemplo que están mal alineados los neumáticos. Sería recomendable también realizar algunas curvas cerradas a derechas o izquierdas. En caso de no poder hacerlo, al menos, realizar algunos giros de 90 grados en calles contiguas o dar varias vueltas a una rotonda. Antes de bajarte, con el coche ya parado, es recomendable girar de manera suave el volante lo máximo en ambas direcciones.

Escape

Otro de los puntos a observar serían los gases que emite el vehículo. Es importante prestar atención tanto cuando arranquemos el coche, como cuando lo estemos conduciendo, ya sea por carretera o por ciudad. Atenderemos tanto la cantidad de humo que expulsa como su color, ya que nos puede ayudar a descifrar algún posible fallo o mal funcionamiento del motor del vehículo.

Frenos

De este sistema verificaremos dos aspectos. Por una lado, y siempre antes de probar el coche porque luego estarán muy calientes y te podrás quemar, es bueno comprobar el desgaste que sufren los discos y las pastillas de freno. El deterioro de los primeros se comprobará tocando directamente sobre ellos, en concreto en la parte exterior del



Abrir el capó es esencial. Allí revisaremos posibles goteos, condensaciones y supuras que puedan existir alrededor de todos sus componentes y manguitos.



aciones

mismo, para ver si existe un elevado escalón entre la parte donde actúan las pastillas y el borde. Si el escalón es bastante elevado quiere decir que la vida útil que les queda es limitada. Además se verificará si existen numerosas marcas de rallado sobre el mismo, cosa que también implicará una peor frenada y un mayor desgaste de las pastillas. En cuanto a las segundas, no siempre son totalmente visibles, pero al menos comprobar que tienen por lo menos un espesor de 5 mm. Con esa medida, aunque no estén nuevas, su vida útil todavía es suficiente para hacer bastantes kilómetros.

Una vez que circulemos con el coche, comprobar que cuando frenemos, **la fuerza de detección** es homogénea entre todas las partes de vehículo y que no notamos movimientos raros del mismo cuando accionamos el pedal.

El motor

Sería bueno **analizar el ruido que hace el motor**. Quizás sea lo más difícil, sobre todo si no existen llamativos chasquidos diferentes durante su funcionamiento. Lo que si que podemos hacer y es muy importante, es revisar posibles goteos, condensaciones y supuraciones que puedan existir alrededor de todos sus componentes y manguitos. Si nos encontramos con estas situaciones, es mejor analizar más en detalle ese vehículo, ya que estos aspectos no suelen tener buen pronóstico a la larga.



NOVEDAD / *VOLKSWAGEN T-ROC*

PUESTA D



Todos los datos, precios y claves
del súper ventas de Volkswagen
que llega con etiqueta ECO.

Texto: Arancha Pato

DE LARGO





El T-ROC estrena etiqueta ECO y parte de los 29.600 euros con descuentos incluidos.

Hemos asistido a la puesta de largo del nuevo VW T-ROC en Madrid, un modelo muy importante para la marca que ya está a la venta. El T-Roc lleva años siendo el chico popular del segmento de los SUV compactos. Desde 2017 ha vendido más de dos millones de unidades en Europa, y ahora vuelve a escena con todo lo que se le pedía: más tecnología, más espacio y una buena dosis de estilo.

En el exterior destacan los faros, los nuevos grupos ópticos traseros con barra luminosa y el logo VW iluminado. Hay seis colores y posibilidad de techo negro en todos ellos. Crece 12 centímetros hasta alcanzar los 4,37 metros de largo, ganando espacio en el interior y ofrece un maletero de 475 litros, 30 más que antes. También mejora su aerodinámica —de 0,34 a 0,29 Cx—, lo que se traduce en menos consumo y menos ruido.

Nos encanta el interior

El salpicadero abandona los plásticos duros y estrena una pantalla flotante de hasta 12,9 pulgadas, con el nuevo sistema Infotainment 4.0 y control por voz natural "IDA". A esto se suma un Digital Cockpit de 10,25", carga inalámbrica, Head-up display y un Area View 360° con cámaras HD que muestran el coche como si lo vieras desde un dron. El puesto de conducción se rediseña por completo, con materiales más agradables al tacto. Todo se ha simplificado para ganar ergonomía y calidad.

Estrena etiqueta ECO. La gama arranca con motores mild hybrid eTSI de 48 V, todos con cambio DSG de siete marchas. Están disponibles en dos potencias: 116 CV y 150 CV. En 2026 llegarán las versiones híbridas autorrecargables (HEV) de 130 y 170 CV, además de una futura variante mild hybrid con tracción 4Motion. La gama se estructura en tres acabados, T-Roc, Más y R-Line, con dos ediciones limitadas de lanzamiento. Los precios parten desde 34.280 euros, aunque con las campañas actuales la marca anuncia un precio promocional desde 29.600 euros para el 1.5 eTSI de 116 CV.

100



Probamos el Volkswagen Golf eHybrid con etiqueta eléctrica que roza los 140 km y estrenamos

Texto: Redacción



a Cero de 204 CV, un compacto con una autonomía
a una exclusiva edición 50 aniversario.

ión Motorlife

motor en www.auto10.com

motorlife 97

Revistas.PeruRadio.net.pe



Con la llegada de la versión híbrida enchufable de 204 CV el mito alemán da un importante paso hacia delante.

El Golf siempre ha sido sinónimo de polivalencia. Con la llegada de la **versión híbrida enchufable de 204 CV** el mito alemán da un importante paso hacia delante. Combina un carácter deportivo con la eficiencia de la electrificación, la preciada etiqueta Cero de la DGT y una autonomía eléctrica que roza los 140 km. La exclusiva **edición 50 Aniversario que probamos (48.000 euros sin ayudas)** es la evolución más refinada y completa de esta receta ganadora.

Exterior

La silueta del Golf mantiene sus proporciones clásicas: 4,28 metros de largo, 1,79 de ancho y 1,48 de alto. Conserva ese aire premium y detalles que lo hacen instantáneamente reconocible. Los estilizados faros IQ Light Led Matrix y las ópticas traseras LED-3D, junto con un paragolpes de mayor presencia, definen su personalidad. Por primera vez, el logo frontal de VW se ilumina, aportando un toque de modernidad. Aunque la carrocería sólo se ofrece en configuración de cinco puertas, una decisión que podría decepcionar a los puristas de los compactos deportivos, su estética se mantiene sobria, deportiva y atemporal.

Interior

El salpicadero está dominado por el nuevo sistema de infoentretenimiento MIB4, con una pantalla táctil de hasta 12,9 pulgadas. La mejora es notable, ya que el sistema es más rápido, intuitivo y estable. Se complementa con el cuadro de instrumentos Digital Cockpit Pro de 10 pulgadas, desde el que se monitorizan con precisión numerosas informaciones útiles para el conductor. Y, por fin, **los deslizadores táctiles para la temperatura y el volumen están retroiluminados**, un detalle ergonómico crucial para la conducción nocturna.

El Golf mantiene su fama en cuanto a habitabilidad para las plazas delanteras. La zona trasera, sin embargo, no resulta excepcional; el acceso es bueno y el espacio muy adecuado para dos adultos de hasta 1,90 metros, con un hueco para las piernas amplio.



En el salpicadero está dominado por el nuevo sistema de infoentretenimiento.

No obstante, **el túnel de transmisión central invade el espacio del quinto pasajero**, complicando su comodidad en viajes largos. Atrás se disfruta de salidas de aire y climatizador independiente, ya que el sistema puede ser trizona.

El punto más comprometido en esta versión eHybrid es, sin duda, el maletero, debido al espacio que ocupa la nueva batería. Mientras que en un Golf de combustión ofrece 380 litros, la necesidad de alojar las celdas bajo el piso reduce la capacidad a 273 litros (1.129 con los asientos abatidos). Una merma de más de 100 litros que es el precio a pagar por lucir la etiqueta Cero. Aunque el espacio del maletero es regular y cuenta con un práctico doble fondo, la ausencia de un portón de apertura automática lo debemos apuntar en el “debe”. Adicionalmente, el depósito de combustible se reduce a 40 litros.

Prueba de conducción

Bajo el capó encontramos un motor térmico 1.5 TSI de 150 CV y 250 Nm que se alía con un propulsor eléctrico de 116 CV y 330 Nm, sumando un total combinado de 204 CV y 350 Nm de par. Las cifras oficiales hablan por sí solas: 0 a 100 km/h en 7,2 segundos y una velocidad máxima de 220 km/h. Unas prestaciones más que suficientes para un compacto que supera los 1.600 kg. La caja de cambios DSG de 6 velocidades actúa de manera suave y con gran agilidad, ideal para el tráfico urbano y la carretera.

La autonomía eléctrica WLTP se sitúa en hasta 141 km. En nuestra prueba, en un recorrido mixto (autovía, ciudad y carreteras secundarias) a una velocidad media de 79 km/h, **conseguimos recorrer de manera holgada 120 km sin parar en modo exclusivamente eléctrico**. Una cifra real que se acerca mucho a la homologación y que convierte al Golf en un eléctrico puro para el día a día con el que acceder sin limitaciones al interior de cualquier Zona de Bajas Emisiones y aparcar gratis en la calle.



El punto más comprometido en esta versión eHybrid es, sin duda, el maletero.

El mérito reside en su nueva batería de iones de litio de 25,7 kWh (19,7 kWh netos) y una gestión de la potencia excepcionalmente inteligente. Cuando la batería se agota, el Golf no se resiente. Practicando una conducción decidida y con la batería vacía, el consumo se mantuvo en unos magníficos 4,9 l/100 km. Esto permite afrontar viajes de más de 800 km sin repostar, a pesar del reducido tamaño del depósito de gasolina (40 litros).

Otro avance crucial es la capacidad de cargar mediante corriente continua (DC) de hasta 40 kW; pasa del 10 al 80% en apenas 26 minutos. En corriente alterna (AC) con 11 kW de potencia, la carga completa se logra en menos de 2 horas y media.

En carretera, el Golf 50 Aniversario confirma su estatus de referente. **El equilibrio entre un tacto deportivo y una comodidad de marcha excepcional sigue siendo su seña de identidad.** La suspensión, con el chasis adaptativo DCC opcional, ofrece un perfecto maridaje entre confort y firmeza. La dirección es precisa y el diámetro de giro de 11,1 metros facilita las maniobras urbanas. Las aceleraciones y recuperaciones son brillantes, gracias al empuje conjunto e inmediato de ambos motores. Solo en una conducción muy deportiva, la gestión del cambio, un punto conservadora, evita reducciones más fulgurantes.

Edición especial 50 aniversario

La versión “50 aniversario” se caracteriza por un **completo equipamiento de seguridad de serie.** Destacan elementos como el Travel Assist, que incluye el asistente de conducción con aviso de mantenimiento de carril y de emergencias, asistente de cambio de carril, de salida del aparcamiento y salida segura del interior. Tampoco faltan elementos de confort como el “paquete invierno”, con asientos delanteros y volante calefactables, el sistema de acceso y arranque sin llave o el conjunto de cámaras de aparcamiento 360°.

Ficha técnica

Volkswagen Golf e-Hybrid 50 aniversario

Nota	8,5/10
Precio	Desde 47.870 euros (sin MOVES)
Longitud	4,28 m
Anchura	1,79 m
Altura	1,48 m
Maletero	272 - 1.129 litros
Motor	Híbrido enchufable (1.5 TSI de gasolina + ePower eléctrico)
Velocidad máxima	220 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,2 segundo
Capacidad neta batería	19,7 kWh
Autonomía homologada	Hasta 141 km
Consumo homologado	5 a 5,3 litros / 100 km
Aceleración 0-100 km/h	7,2 segundos
Consumo combinado	5,0 – 5,3 kWh/100km

Nos gusta por

- Polivalencia.
- Comportamiento dinámico.
- Consumos ajustados.

Mejoraría con

- Menos peso.
- Maletero de mayor capacidad.
- Plaza central trasera más espaciosa.



Así nace un



La Ford Transit celebra 60 años de historia siendo
amantes de la vida sobre ruedas. Se ha
y hasta como fu

Texto: Ara

na leyenda



un vehículo clave para negocios, familias viajeras y
ganado su sitio en talleres, mudanzas
argoneta camper.

ncha Pato

motor en www.auto10.com

motorlife 107

Revistas.PeruRadio.net.pe



La Ford Transit celebra 60 años de historia.

Desde que comenzara su andadura en 1965 la Ford Transit no solo ha sido una furgoneta. Compañera de los que madrugan antes que nadie, herramienta de los que reparan, construyen, transportan o curan. **Ha sido también el refugio de quienes la transformaron en hogar sobre ruedas**, de los soñadores que exploran el mundo a bordo de una furgoneta camperizada o de las familias que viajan juntas sobre ruedas. Y en 2025, cuando celebra su 60 aniversario, la Ford Transit no solo sigue al pie del cañón: ahora, además, lo hace en silencio con la etiqueta cero en el parabrisas y con una inteligencia conectada.

La MK1

Todo empezó con un proyecto llamado "Redcap". Era 1965 y Europa se movía rápido. Las ciudades crecían, el comercio florecía y hacía falta una furgoneta que estuviera a la altura del reto. **Así nació la primera Ford Transit, la Mk1, con su diseño robusto, su gran capacidad de carga y una sencillez mecánica** que conquistó desde el primer kilómetro. No tardó en convertirse en una pieza esencial para autónomos, repartidores, servicios públicos... y también para quienes buscaban una furgoneta fiable para hacer vida en la carretera. Porque desde sus primeras generaciones, **la Transit siempre ha sido más que una herramienta**. Es el vehículo ideal para quien no quiere depender de horarios, para quien sueña con una vida más libre.

Innovación

Década tras década, la Transit ha sabido anticiparse. En los años 80 se volvió más aerodinámica. En los 2000 ofrecía configuraciones con tracción delantera y trasera sobre una misma plataforma. Y en los últimos años, ha sido pionera en electrificación, adaptándose a una movilidad más responsable.

La E-Transit de hoy, con hasta 519 km de autonomía urbana, es la prueba de que la innovación no está reñida con la historia. Y los modelos como la **Transit Custom híbrida enchufable**, o la ágil **Transit Courier eléctrica**, permiten que



La E-Transit de hoy, con hasta 519 km de autonomía urbana, es la prueba de que la innovación no está reñida con la historia.

tanto profesionales como familias o aventureros puedan elegir una Transit que se adapte a su ritmo y a su conciencia ecológica.

Ford Pro

A través de Ford Pro, la Transit ha entrado en una nueva dimensión: la de los datos. Gracias a herramientas como Ford Telematics, es posible conocer en tiempo real el estado del vehículo, planificar rutas, reducir tiempos muertos y hasta ahorrar combustible.

Para los profesionales, esto se traduce en productividad y eficiencia. Para los usuarios particulares, significa tranquilidad: saber que todo está bajo control, que tu próxima escapada está respaldada por tecnología de última generación. Porque una Transit camper conectada también puede avisarte de una avería antes de que te deje tirado en mitad de la nada.

Más que una furgo

En estos 60 años, la Ford Transit ha sido ambulancia, patrulla, taller móvil, oficina sobre ruedas... pero también ha sido casa, refugio, cómplice de aventuras. Ha llevado surfistas a la costa en busca de la ola perfecta, ha recorrido carreteras secundarias de Europa con mochileros a bordo, ha sido el primer vehículo de una familia numerosa y el segundo hogar de quienes decidieron cambiar el ladrillo por el asfalto. Cualquiera que haya dormido bajo sus paneles sabe que hay pocas cosas como abrir la puerta lateral y encontrarte frente a un amanecer en el campo o en la playa.

La Ford Transit no solo ha acompañado a negocios. También ha sido el vehículo de quienes eligen la carretera como forma de hacer turismo. Y su fiabilidad, su espacio interior y su facilidad de transformación la han convertido en un verdadero icono del mundo camper, con decenas de preparadores y miles de fans por toda Europa.

Llamado

El segmento de los SUV compactos es el más con
En ese escenario, el B10 llega con arg

Texto: Che



...a ganar



mpetido de Europa, pero también el más popular.
gumentos para aspirar al número uno.

ma Bonilla



Las baterías pueden cargarse en apenas 20 minutos a través de una toma de hasta 168 kW de potencia.

Leapmotor aterriza en el segmento de los SUV compactos con el B10. Este nuevo modelo destaca gracias a una amplitud interior sobresaliente, un comportamiento dinámico ejemplar y un precio de partida muy competitivo. De hecho, aplicando todas las ayudas posibles, como el Plan MOVES o los incentivos del CAEs, parte **desde 19.900 euros**.

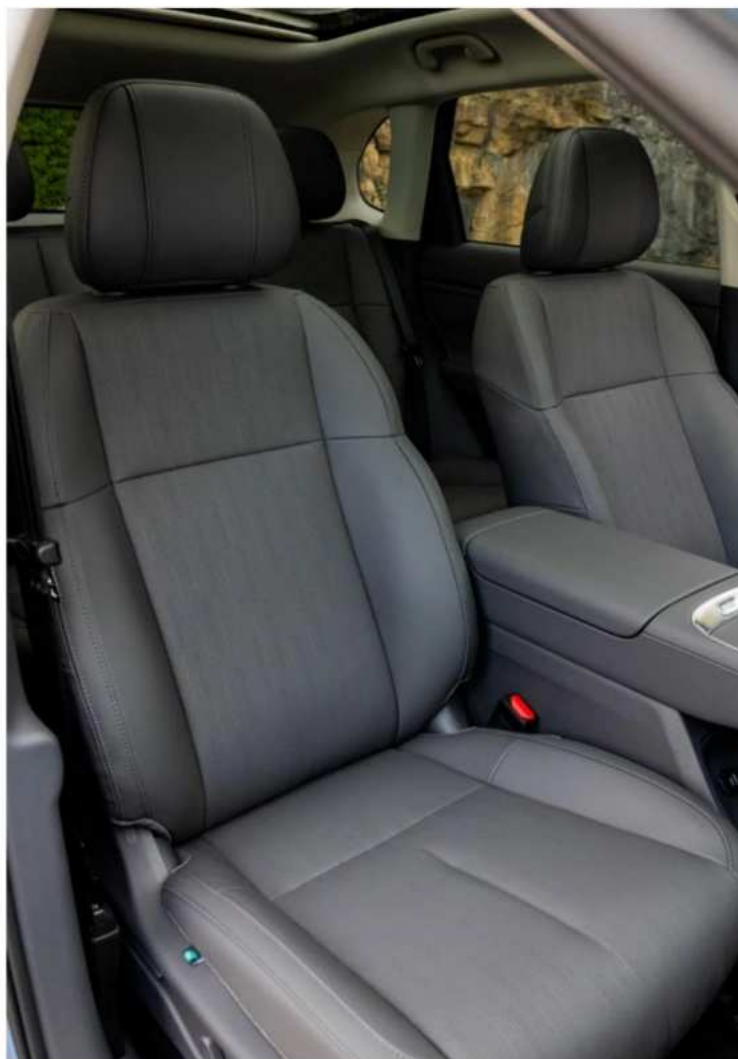
El segmento más popular del mercado

Para competir en la categoría más vendida, el B10 luce un diseño similar al del resto de la gama SUV de Leapmotor, generando así una identidad de marca única. Esta se verá reforzada con la llegada del B05, previsto para 2026. Entre sus características se encuentran los faros LED, unidos en el centro, y unas superficies fluidas, sin líneas muy marcadas. De aspecto orgánico, no arriesga con nuevas ideas, pero quizá ahí resida parte de su éxito: ofrecer una imagen pensada para gustar al público más amplio posible.

El Leapmotor B10 es un SUV compacto que mide 4,51 metros de largo. Esto le posiciona cerca de otros SUV eléctricos como el **BYD Atto 3, el Renault Scenic e-Tech o el Skoda Elroq**. La gama de colores está compuesta por 6 tonalidades y las llantas bitono son de 18 pulgadas en cualquiera de los dos niveles de equipamiento disponibles: Life y Design.

Interior muy tecnológico

El habitáculo del B10 se caracteriza por un estilo minimalista. La **pantalla táctil de 14,6 pulgadas** se convierte en el centro multimedia del SUV, sin botones físicos a la vista. Por suerte, sus menús son muy claros y están bien ordenados. Una segunda pantalla de 8,8 pulgadas ubicada tras el volante aporta información sobre la conducción. Los ajustes están bien resueltos y, aunque el salpicadero abusa de los plásticos duros, todas las puertas están terminadas en plástico mullido y símil cuero, mejorando la sensación de calidad.



Más adelante llegará una versión de autonomía extendida con un sistema híbrido enchufable.

Muy amplio y bien equipado

El Leapmotor B10 **sorprende desde el primer momento por su amplitud**. Tanto las plazas delanteras como las traseras ofrecen un espacio generoso. Una sensación reforzada por el techo panorámico de serie. El maletero de 420 litros resulta suficiente para cuatro ocupantes, aunque no supera a sus rivales directos. Bajo el capó delantero esconde un compartimento extra de 25 litros de capacidad, perfecto para guardar los cables de carga.

El acabado Life, de acceso a gama, incluye acceso y arranque sin llave, cámara 360° y control de crucero adaptativo desde 27.850 euros (sin ayudas ni descuentos). Por encima se sitúa Design, que añade asientos de cuero sintético eléctricos, ventilados y calefactables e iluminación ambiental, entre otros, desde 31.100 euros. Con respecto a sus baterías, el B10 se ofrece en dos versiones con nombre de iPhone: "Pro" y "Pro Max". La primera homologa una autonomía máxima de 361 km mientras la segunda, la que hemos probado, alcanza hasta 434 km con una sola carga.

Prueba del Leapmotor B10

Al volante, el Leapmotor B10 **convence por su equilibrio entre confort y dinamismo**. La dirección es precisa, con el peso perfectamente repartido entre la parte delantera y trasera y, además, apenas hay balanceos de carrocería. Con 218 CV y tracción trasera, acelera de 0 a 100 km/h en 8 segundos. Solo los neumáticos de nuestra unidad, de agarre mejorable, empañan un conjunto notable.

Hay muchos sistemas de ayudas a la conducción, como el asistente de mantenimiento de carril o el aviso de ángulo muerto. No saturan a la hora de viajar y, de hecho, se pueden desactivar en cualquier momento. En conjunto, el Leapmotor B10 **combina espacio, buen comportamiento dinámico y precio competitivo**. Es un SUV eléctrico equilibrado y bien resuelto que tiene todo para convertirse en el nuevo referente entre los modelos chinos que llegan a España.

Ficha técnica

Leapmotor B10 Pro Max Design

Nota	8,5/10
Precio	Desde 31.106 euros (sin MOVES)
Motor	Eléctrico
Longitud	4,51 m
Anchura	1,88 m
Altura	1,65 m
Maletero	420 - 1.415 litros
Motor	eléctrico de 160 kW (218 CV)
Capacidad batería	67,1 kWh
Autonomía	Hasta 434 km
Velocidad máxima	170 km/h
Consumo homologado	17,3 kWh / 100 km



Nos gusta por

- Equilibrio entre confort y dinamismo.
- Interior muy espacioso.
- Mucho equipamiento de serie y precio competitivo.

Mejoraría con

- Maletero algo más grande.
- Versión eléctrica de mayor autonomía (más de 500 km).



Las 4 m

Existen cuatro formas legales de transportar nuestra bicicleta en la baca, en el portón trasero y con bola de remolque. Te mostramos los pros y los contras de cada una, ahora que llega la temporada de la montura del trastero.

Texto: Redacción Motorlife



maneras

tra bicicleta en el coche: en su interior,
que. En este artículo te explicamos
el buen tiempo y toca sacar nuestra





1 Dentro del coche

Muchos conductores piensan que llevar la bici dentro del coche es sinónimo de multa, pero no es del todo cierto. Sólo nos sancionarán, con 100 euros, si no la sujetamos debidamente.

Es la solución más económica ya que sólo deberás comprar algunas cuerdas de sujeción y una lona o plástico para proteger el interior cuando subamos la bici con lluvia o barro. Además, evitarás posibles robos cuando dejas el coche aparcado en la calle.

Las contras vienen porque es más incómodo que el resto. A menos que tengas un monovolumen o un familiar que tenga un buen portón y una buena modularidad de asientos, lo normal es que tengas que desmontar al menos una rueda.

2 Portabicis de techo

Se puede decir que el portabicis del techo es el sistema más utilizado. Sus ventajas empiezan porque no ocupas parte del habitáculo, necesitan poco espacio cuando tienes que desmontarlo y se guardan fácilmente. También puedes dejarlo instalado cuando llegas al punto de destino, aunque no utilices la bici y suelen ser económicos (desde 60 euros).

Los problemas llegan a la hora de cargar la bicicleta en lo alto del coche que requiere un alto esfuerzo, sobre todo cuando ya has realizado varios kilómetros. A esto hay que añadir que perjudicaremos la aerodinámica, aumentando el consumo, y que no podremos entrar en garajes o aparcamientos con techo.



3 De portón trasero

Los sistemas de portón trasero permiten llevar de dos a cuatro bicicletas a la vez, pero deben de ir correctamente señalizados y no tapar ni la matrícula ni los pilotos traseros. No deberá sobresalir la carga de los laterales del vehículo (medir hasta los retrovisores) y colocar una placa tipo V-20 (panel de franjas rojas y blancas). De no hacerlo podrían multarnos con 200 euros.

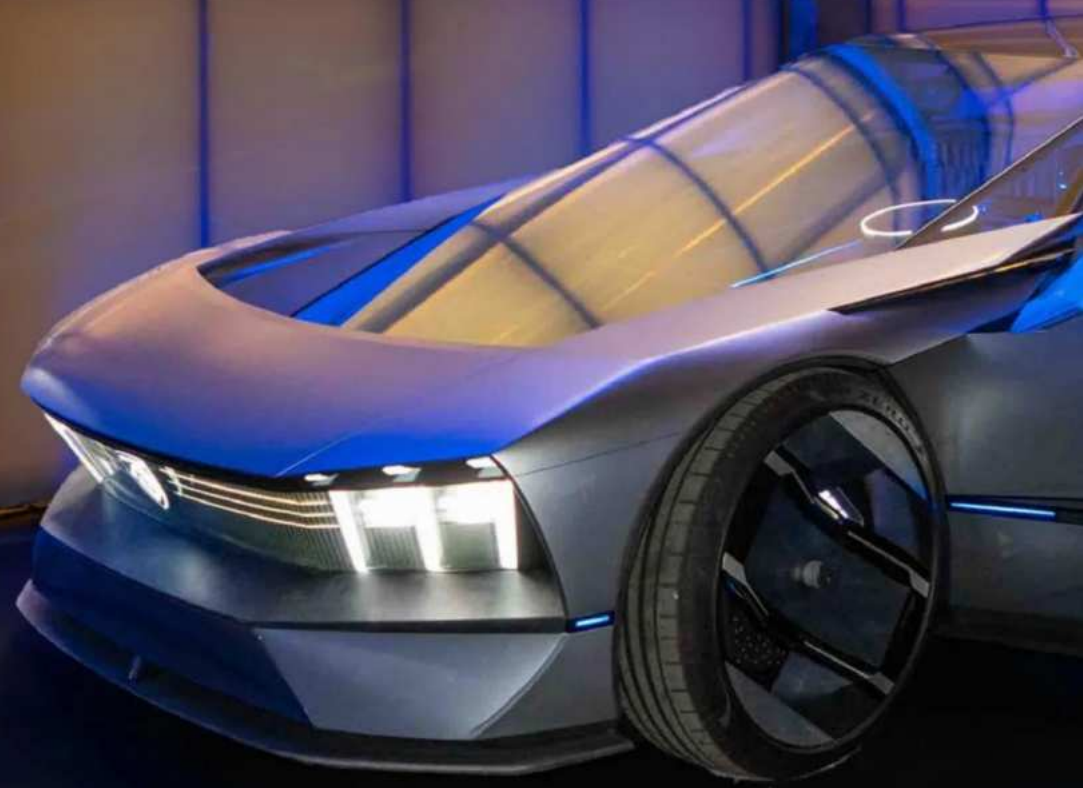
Al igual que los portabicis de techo, suelen ser económicos (desde 50 euros), se manejan más fácilmente y no te afectan tanto a la aerodinámica. Por el contrario, no se instalan tan fácilmente como los del techo, hay que proteger a las bicis porque es fácil que se rocen y una vez instalado es casi imposible abrir el portón trasero.

4 De bola de remolque

Es la opción más cara de las cuatro (desde 160 euros) y requieren obligatoriamente la instalación de una bola de remolque (a partir de 400 euros). Se trata de una plataforma que suele tener sus propios pilotos y matrícula.

Con la de portón trasero es la más fácil a la hora de cargar las bicicletas, pero en este caso si podrás abrir el maletero sin problemas. Como inconvenientes se pueden señalar que aumenta la longitud del vehículo perjudicando las maniobras de aparcamiento y el gran espacio necesario para guardarlo cuando no se utilice.

Lección de



La exposición "Peugeot: historia del diseño" muestra los
más importantes del recorrido de la marca.

Texto: Che



e historia

seño" reúne algunos de los fragmentos
rrido de la marca francesa.

ma Bonilla



La exposición es solo una pequeña muestra de todos los pasos andados durante dos siglos por Peugeot.

Desde sus orígenes en 1810, Peugeot ha sido mucho más que un fabricante de automóviles. Antes de sus primeros coches, la firma del león ya formaba parte del día a día: **molinos de café, herramientas, bicicletas y motocicletas** construyeron un numeroso catálogo. Esto forjó el nombre de la marca y acompañó la vida cotidiana de varias generaciones.

De las bicicletas al primer automóvil francés

Los primeros pasos en el mundo de la movilidad llegaron precisamente con las ya mencionadas bicicletas. En 1889, Armand Peugeot, heredero de la familia, se atrevió a ir más allá: presentó en París un **triciclo a vapor diseñado junto al ingeniero Léon Serpollet**. Un año más tarde, el motor de combustión interna se abrió paso en sus vehículos, convirtiendo a Peugeot en pionera del automóvil moderno en Francia. Tras la Segunda Guerra Mundial, la marca entendió que el coche había dejado de ser un lujo. Europa necesitaba moverse, y Peugeot apostó por la simplificación de líneas y la eficiencia en la producción, dejando atrás el proceso artesanal para abrazar la era industrial.

El futuro según Peugeot: Inception

Con nombre de película de Christopher Nolan, el Peugeot Inception representa la visión más ambiciosa de la marca sobre el futuro del automóvil. Este prototipo 100% eléctrico anticipa el nuevo lenguaje de diseño de Peugeot y su apuesta por la innovación tecnológica. **Su silueta baja, el enorme cristal panorámico inclinado y el volante rectangular Hypersquare** -con cuatro aros táctiles para controlar el climatizador o el sistema multimedia sin soltar las manos- son una declaración de intenciones. Según la marca, este sistema debutará en los modelos de producción “en los próximos años”. Y si es tan atrevido como parece, promete dar que hablar.

Marcar la

La combinación de innovación, tecnología y materiales de calidad definen neumáticos que logran destacar en un

Texto: Ara

diferencia



tecnología, rigor en el desarrollo
a las marcas de neumáticos que
mercado tan exigente.

oncha Pato



Michelin tiene el compromiso de garantizar una experiencia de conducción larga y segura desde el primer hasta el último kilómetro.

Hay marcas de neumáticos como Michelin que innovan cada día para satisfacer las expectativas de los usuarios. Y esta innovación abarca campos como la movilidad eléctrica, eficiencia, durabilidad o las asociaciones con marcas Premium de coches que les eligen como primer equipo.

1 Seguridad que no caduca

Nos cuentan expertos de Michelin que los automovilistas se hacen regularmente dos preguntas sobre sus neumáticos: “¿Estoy seguro con mis neumáticos?” y “¿Cuándo debo cambiar mis neumáticos, para estar seguro?”. **Michelin tiene el compromiso de garantizar una experiencia de conducción larga y segura desde el primer hasta el último kilómetro, es decir, hasta el límite de desgaste legal.** Esto se traduce en que el usuario cambia con menos frecuencia sus ruedas ahorrando dinero y reduciendo el impacto en el medio ambiente.

2 Movilidad eléctrica

Los vehículos eléctricos imponen exigencias especiales por su peso, aceleración y silencio. Los neumáticos Michelin dan respuesta a estas características, garantizando un rendimiento eficiente y cómodo que no compromete la autonomía ni la seguridad. Todos los neumáticos de la marca francesa son compatibles para vehículos eléctricos.

3 Tecnología al servicio del silencio

Cuando se circula por carretera, la velocidad aumenta el ruido en el interior del habitáculo, lo que, lógicamente, puede provocar una experiencia de conducción desagradable. Para superar este inconveniente, **Michelin ha desarrollado la tecnología Acoustic** para crear neumáticos silenciosos que reducen significativamente el ruido en el interior del coche sin comprometer las prestaciones hasta en, aproximadamente, **un 20 por ciento.**

Una solución de espuma de poliuretano diseñada a medida reduce el ruido en el interior del coche amortiguando su resonancia, lo que permite a los conductores



Los expertos de Michelin nos indican que si las marcas tienen un listón muy alto a la hora de desarrollar sus nuevos modelos.

y pasajeros beneficiarse plenamente de los dispositivos de comunicación manos libres a la vez que disminuye la fatiga del conductor en trayectos largos. La tecnología MICHELIN Acoustic amortigua incluso el ruido interior al conducir en condiciones de carreteras con distintos asfaltos.

4 Innovación sin aire

MICHELIN UPTIS representa una nueva generación de soluciones sin aire y es un ejemplo de la experiencia de Michelin en materiales de alta tecnología.

El prototipo MICHELIN UPTIS es una solución sin aire ensamblada (neumático y rueda) para turismos. Reduce el riesgo de pinchazos y otras averías por pérdida de aire debidas a los impactos o a los peligros de la carretera. Ofrece muchas ventajas: se eliminan los peligros de pinchazos y reventones o se reduce el número de neumáticos desechados a causa de pinchazos.

5 La competición como banco laboratorio

La alta competición es un entorno extremo donde cada detalle cuenta. Michelin utiliza su experiencia en competición para desarrollar tecnologías aplicables a sus neumáticos de calle. Las condiciones de carrera, donde el agarre y la durabilidad son vitales, permiten probar compuestos, estructuras y diseños que después benefician al usuario común, garantizando un nivel de calidad difícil de alcanzar de otro modo.

6 Elegidos para los más exigentes

Marcas de autos Premium como Audi, BMW, Mercedes-Benz, Porsche o Tesla eligen los neumáticos Michelin para equipar sus vehículos de serie. Los expertos de Michelin nos indican que si las marcas tienen un listón muy alto a la hora de desarrollar sus nuevos modelos, ellos también, innovando cada día para satisfacer sus necesidades. Juntos desarrollan los neumáticos del equipo original, que son aquellos que encontraremos en nuestro coche recién salido del concesionario.



motorlife

comunicación

Descubre, siente, conduce... y empieza a hablar de coches



motor en www.auto10.com

motorlife 137